

CALENDARIO 2016

150 AÑOS DE FERROCARRIL EN MÁLAGA



M
diputación de máLAGA
cultura y educación

l m a
centro de edición
diputación de máLAGA





Estación de Bobadilla.



Palacio de la Tinta.



Puente de las Mellizas.



El tren por los Baños de Apolo.



Estación de El Chorro.



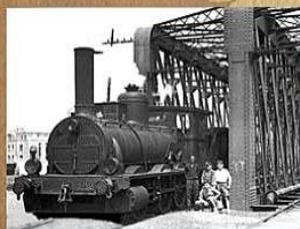
Placa giratoria. Estación de Málaga.



El tren suburbano en Huelin.



El tren suburbano en La Araña.



Puente sobre el río Guadalmedina.



Antigua Estación Suburbanos.



Puente de Pizarra.



Zona industrial. Estación de Málaga.



El calendario que edita la Asociación en Defensa de las Chimeneas y del Patrimonio Industrial y Tecnológico de Málaga se ha convertido, por méritos propios, en referencia gráfica y literaria de las iniciativas que desde la sociedad civil buscan preservar y defender nuestro patrimonio. Envueltas en los doce meses que conforman el almanaque, las imágenes que lo ilustran se detienen en momentos del pasado que se fue, al tiempo que iluminan un presente anunciador de todo aquello que pugna por venir.

La estación de Bobadilla, evocada por el novelista y viajero estadounidense John Dos Passos, la de El Chorro, los puentes de las Mellizas y de Pizarra y el tren suburbano a su paso por La Araña son instantáneas de la provincia malagueña que recoge el calendario de 2016. Desde la Delegación de Cultura y Educación de la Diputación de Málaga saludamos la llegada del calendario de la Asociación en Defensa de las Chimeneas y del Patrimonio Industrial y Tecnológico de Málaga. Una llegada que este año tiene lugar en ferrocarril, lo que convierte cada hoja del mismo en una parada de estación ferroviaria. Estaciones llenas de sueños, de esperas, de ilusiones, de encuentros y despedidas. La remembranza de su memoria aún sacude los recuerdos de muchos.

La defensa del patrimonio como un bien común y la necesidad de conservarlo, nos acercan a los modos civilizatorios de la modernidad y nos alejan de la voraz tendencia destructiva que busca poner fin a todo lo levantado por las centurias anteriores. Ojalá 2016 sea un año de avances y conquistas en el empeño de salvaguardar este acervo espiritual, acumulado durante décadas, un patrimonio cultural del que también forman parte la memoria, lo intangible y lo inmaterial.

Víctor M. González García
Diputado Delegado de Cultura y Educación
de la Diputación de Málaga

Un año más, con la edición de este almanaque, queremos difundir la historia industrial de Málaga, con la inestimable colaboración de la Diputación Provincial de Málaga. En esta ocasión lo dedicamos al ferrocarril, que, dentro del transporte, ha sido y es uno de los medios terrestres más importantes para cubrir las necesidades de la industria.

Durante el último trimestre del 2015 hemos estado conmemorando el 150 aniversario de la llegada a Málaga de este necesario medio de transporte. El tren Córdoba-Málaga, inaugurado en 1865, unió nuestra ciudad con las campiñas del interior de Andalucía y con el resto de España, facilitando la salida de los productos agrarios e industriales malagueños y llevando también toda clase de mercancías importadas a través del puerto de la ciudad.

Tanto con las fotos que aparecen en este almanaque, como con las expuestas en la Exposición que hasta el 10 de Enero del 2016 podemos contemplar en el Museo del Patrimonio Municipal, se aprecia la enorme evolución tecnológica experimentada, de lo que todos debemos congratularnos. Para apreciar estos avances, siempre es necesario recurrir a la memoria del pasado, que es lo que siempre pretendemos con esta publicación.

José Antonio Ruiz Muñoz
Asociación en Defensa de las Chimeneas
y del Patrimonio Industrial y Tecnológico de Málaga



Estación de Bobadilla.

El escritor norteamericano John dos Pasos (1896-1970) pone de manifiesto la importancia de la estación de Bobadilla que conoció sobre 1921:

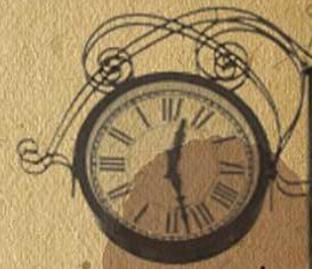
" Quisiera haber dicho algo de... la música de Falla, y, sobre todo, de Bobadilla. Me hubiera gustado hablar un poco de cómo se come entre tren y tren en aquella estación que solía estar llena de moros y de ingleses,

de franceses y de judíos marroquíes, de aquella épica encrucijada de las Españas y los siglos que es la estación de Bobadilla, donde todo el mundo transborda".

Este trasbordo de personas de todo el mundo continuó hasta la llegada del AVE y la construcción de la Estación de Antequera Santa Ana.

ENERO 2016

| LU | MA | MI | JU | VI | SÁ | DO |
|----|----|----|----|----|----|----|
| | | | | 1 | 2 | 3 |
| 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 |
| 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 |
| 18 | 19 | 20 | 21 | 22 | 23 | 24 |
| 25 | 26 | 27 | 28 | 29 | 30 | 31 |





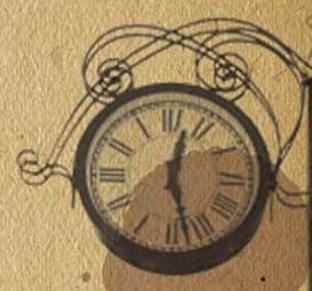
Palacio de la Tinta.

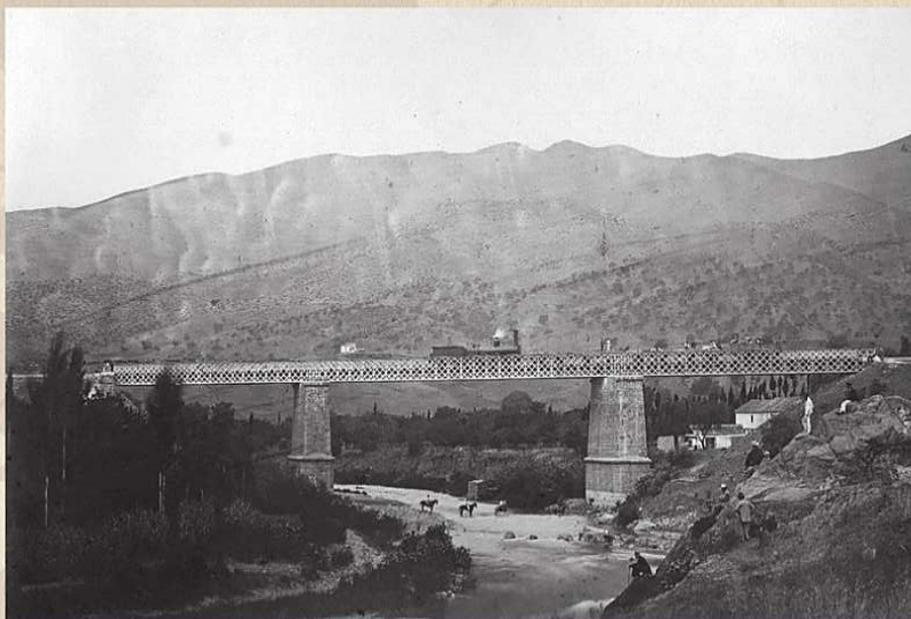
La línea Málaga-Córdoba, que inauguró la presencia del ff.cc. en Málaga fue traspasada en 1879 a la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces, que se dotó de un edificio administrativo de tipología palaciega en el Paseo de Réding, ya por entonces punto de arranque de la Málaga burguesa. Uno de sus directores más destacados fue Leopoldo Keronnes (+1918). Manteniendo la influencia francesa que caracterizó estos años, el proyecto lo realizó en 1908 el arquitecto Julio O'Brien. En su interior se custodió parte del archivo, que resultó afectado por un incendio a mediados de los años ochenta.

Por su especialización en la función administrativa y de vivienda de funcionarios fue bautizado popularmente como Palacio de la Tinta. Posteriormente ha acogido otras instituciones oficiales, como la Confederación Hidrográfica del Sur y, actualmente, la Agencia Andaluza del Agua. Restaurado hace unos años, ha sido protegido para garantizar su conservación.

FEBRERO

| LU | MA | MI | JU | VI | SÁ | DO |
|----|----|----|----|----|----|----|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |
| 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 |
| 15 | 16 | 17 | 18 | 19 | 20 | 21 |
| 22 | 23 | 24 | 25 | 26 | 27 | 28 |
| 29 | | | | | | |





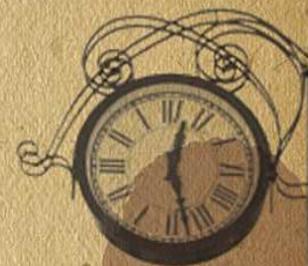
Puente de las Mellizas.

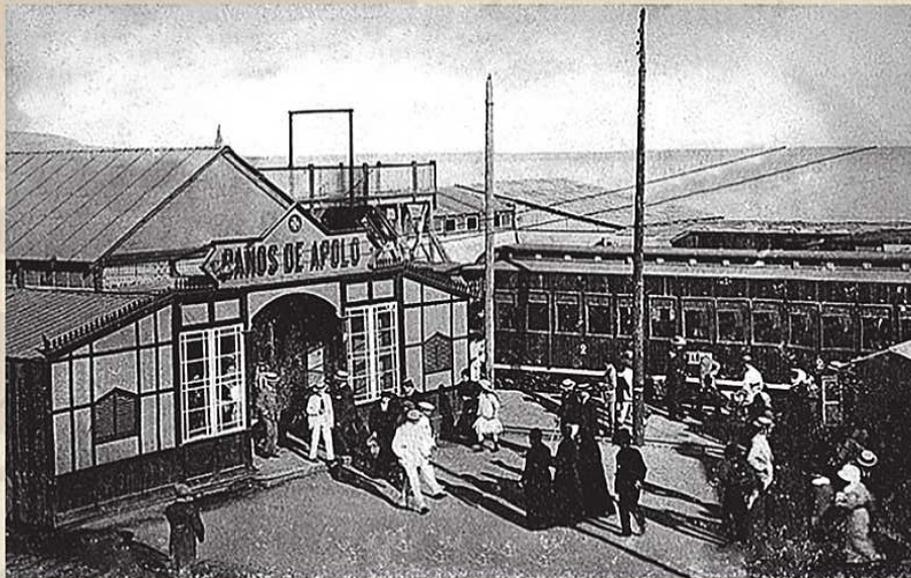
Situado en la antesala del macizo de los Gaitanes, el puente de las Mellizas (120 metros de luz y 18 de altura) es una de las obras de fábrica más sólidas y elegantes de la línea del ferrocarril de Córdoba a Málaga. Construido sobre robustas pilas de sillería, el puente responde a los típicos modelos de mediados del siglo XIX, con celosías metálicas cuyas piezas eran unidas por roblones.

En sus inmediaciones, la empresa constructora "Vitali, Picard y Cía" instaló el campamento base para acometer la sección más difícil de la línea, debido a su complicada orografía, la sierra de los Gaitanes.

MARZO 2016

| LU | MA | MI | JU | VI | SÁ | DO |
|----|----|----|----|----|----|----|
| | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 |
| 14 | 15 | 16 | 17 | 18 | 19 | 20 |
| 21 | 22 | 23 | 24 | 25 | 26 | 27 |
| 28 | 29 | 30 | 31 | | | |





El tren a su paso por los Baños de Apolo.

El tren suburbano de Málaga a Vélez se inauguró en 1908 y la línea discurrió junto al mar, sirviendo de unión con las playas de Levante. Por aquellos años estaban de moda las instalaciones balnearias de playa que se concentraban en la Malagueta. El Balneario de Apolo, a la altura de lo que sería el Hotel Miramar, fue uno de los más elegantes de la ciudad.

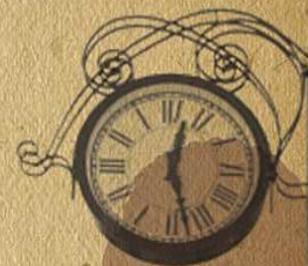
El edificio del Balneario estaba sobre el agua, apuntalado con barras de hierro y madera, y avanzaba unos 20

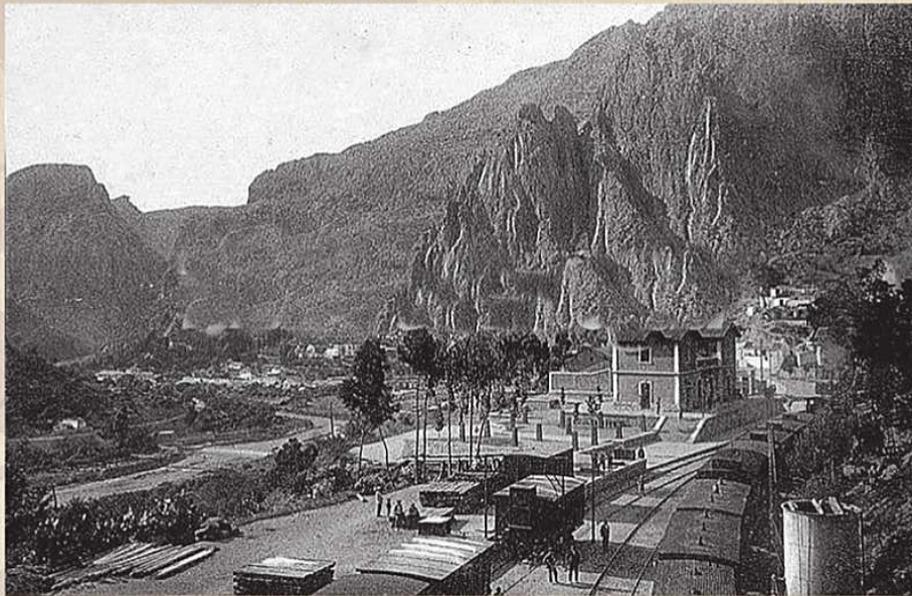
metros dentro del mar. Tenía cuartos individuales con alberquillas familiares, unas para hombres y otras para señoras. Disponía también de una amplia terraza para tomar té y un bar al que se accedía por un paso a nivel sobre la vía del ferrocarril.

El nuevo paseo marítimo y, sobre todo, las cambiantes modas, dieron al traste con el Balneario de Apolo en 1944. El tren a Vélez aguantó todavía 24 años más.

ABRIL 2016

| LU | MA | MI | JU | VI | SÁ | DO |
|----|----|----|----|----|----|----|
| | | | | 1 | 2 | 3 |
| 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 |
| 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 |
| 18 | 19 | 20 | 21 | 22 | 23 | 24 |
| 25 | 26 | 27 | 28 | 29 | 30 | |





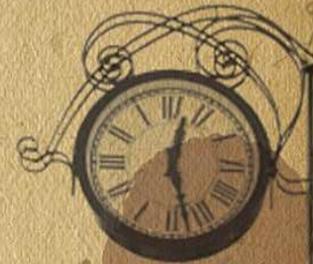
Estación de El Chorro.

La Estación de El Chorro, nombrada desde 2014 como Estación de El Chorro-Caminito del Rey, ocupa el lugar central de los hermosos parajes formados por su entorno montañoso, el desfiladero de los Gaitanes, las ruinas de la ciudad de Bobastro, los distintos pantanos que fueron conformando su conjunto hidroeléctrico y los restos de los edificios que formaban su núcleo industrial, hoy casi desaparecido (fábrica de cementos, fábrica de carburos, harinera Santa Mariana, etc.)

Una crónica periodística fechada en 1900 describe el paso del ferrocarril por la zona: "Un angosto desfiladero entre elevadas paredes de rocas compactas estorbaba el paso de los trenes, y la ciencia del ingeniero, con los poderosos medios mecánicos de que hoy dispone, ha sabido allanar el obstáculo perforando la escarpada montaña, abriendo un prolongado túnel que a su salida encuentra el torrente, nuevo obstáculo que también se ha sabido vencer con un sencillo puente de hierro"

MAYO 2016

| LU | MA | MI | JU | VI | SÁ | DO |
|----|----|----|----|----|----|----|
| | | | | | | 1 |
| 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 |
| 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 |
| 16 | 17 | 18 | 19 | 20 | 21 | 22 |
| 23 | 24 | 25 | 26 | 27 | 28 | 29 |
| 30 | 31 | | | | | |





Placa giratoria para locomotoras. Estación de Málaga.

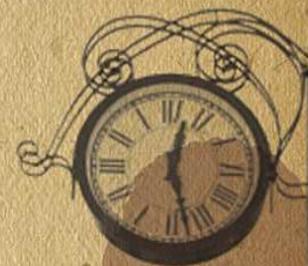
La estación de Málaga, perteneciente a la Compañía de Ferrocarriles Andaluces desde 1877, es de tipo término con un ramal hacia al puerto, el área de mercancías al sur de la vía general y casi todas las instalaciones técnicas al norte de la misma. El depósito, con una superficie de dos hectáreas, estaba a la entrada de la estación, muy alejado pues del edificio de viajeros. Los talleres estaban junto a éste y ocupaban 5,6 hectáreas.

Para entrar a las instalaciones técnicas había un vía, paralela a la general, a la que se entraba en retroceso desde la estación. Dicha

vía terminaba en el depósito y, a media distancia desde la zona de viajeros, salía una vía oblicua que se ramificaba para entrar en las distintas dependencias de los talleres generales. Éstos tenían la mayor parte de sus naves —de forma rectangular— paralelas o perpendiculares a la vía general y sólo las situadas al norte del recinto lo estaban oblicuamente. Como en casi todos los talleres de estas características existían vías paralelas y perpendiculares a la general, que se comunicaban entre sí mediante placas giratorias y carros transbordadores.

JUNIO 2016

| LU | MA | MI | JU | VI | SÁ | DO |
|----|----|----|----|----|----|----|
| | | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 |
| 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 | 19 |
| 20 | 21 | 22 | 23 | 24 | 25 | 26 |
| 27 | 28 | 29 | 30 | | | |





Paso del tren suburbano por la zona industrial de Huelin.

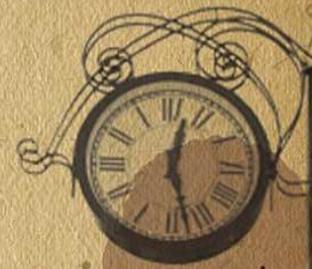
Este tren formaba parte de un conjunto que tenía la empresa de ferrocarriles Suburbanos, los cuales discurrían por carriles prácticamente instalados por el rebalaje del mar y muy cerca de las chabolas, con destino al poniente malagueño. Los que aún en los años 50 y principios de los 60, teníamos la suerte de conservar un puesto de trabajo, cogíamos este tren en la estación ubicada en el Puerto para dirigirnos a aquellas viejas fábricas, que por entonces podían ser los Almacenes Bevan de frutos secos, Lapeira, Industria Malagueña, Jacinto Pariente, Harinera Simón Castel, la CAMPSA,

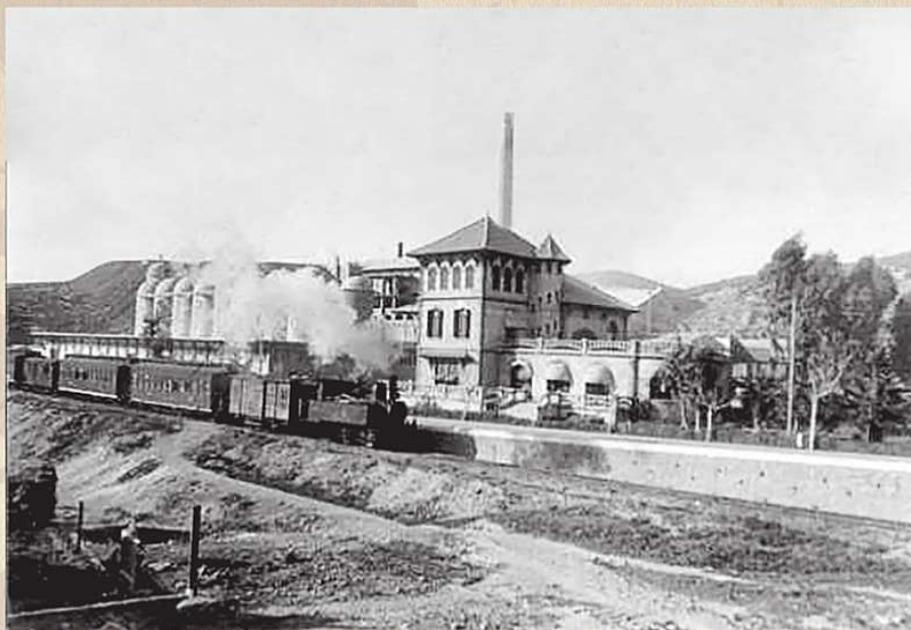
S.A. Vers, Tabacalera, San Carlos, Unión Española de Explosivos, fundición de plomo Los Guindos, Talleres Ojeda, Van Dulken, la Térmica, "Fábrica del Colorado" u otras de las muchas que aún operaban por aquellas fechas.

Este medio de transporte usado por los obreros de entonces, poco a poco fue cambiando por la llegada del tranvía, el uso de la bicicleta, la moto o el Seat 600 y, sobre todo, por la paulatina desaparición del entramado industrial que tanta fama dio a Málaga.

JULIO 2016

| LU | MA | MI | JU | VI | SÁ | DO |
|----|----|----|----|----|----|----|
| | | | | 1 | 2 | 3 |
| 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 |
| 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 |
| 18 | 19 | 20 | 21 | 22 | 23 | 24 |
| 25 | 26 | 27 | 28 | 29 | 30 | 31 |





El tren suburbano a su paso por La Araña.

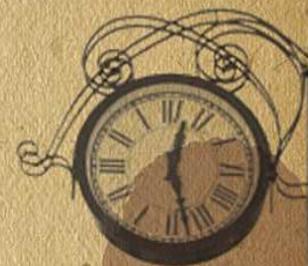
Los pasajeros del tren suburbano de Málaga a Vélez-Málaga, fueron testigos directos de la construcción que desde 1915 a 1918 se llevó a cabo en las playas de la Araña, para levantar la fábrica de cemento.

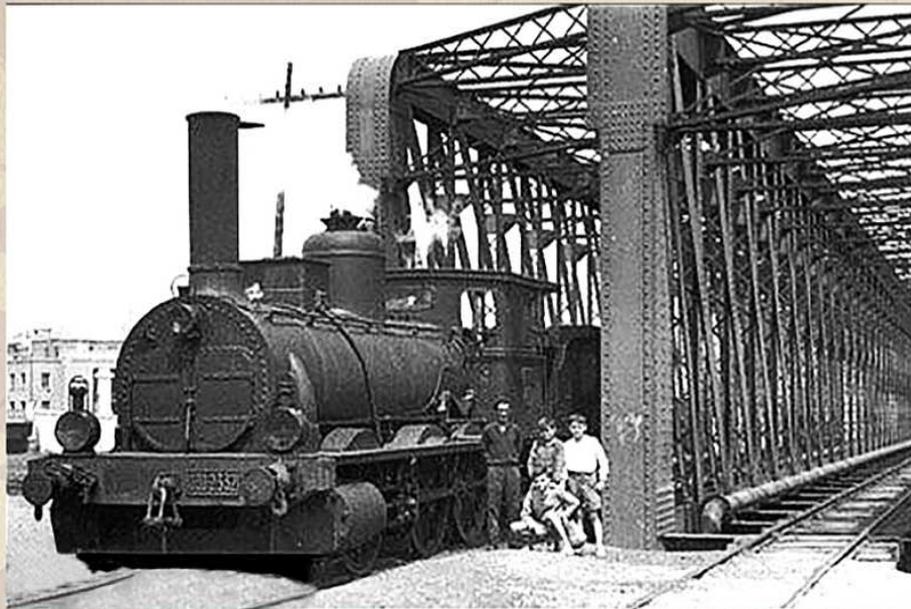
La misma vía por las que transcurre el tren de la fotografía, sirvió durante décadas para acercar el carbón a los hornos de la fábrica y para transportar hasta el puerto de la ciudad, el cemento que la fábrica producía.

Un siglo más tarde, la fábrica es una moderna instalación que forma parte de uno de los grupos industriales de producción de cemento más importantes del mundo. Su producción alcanza 1'3 millones de toneladas año y sus reservas estratégicas, le aseguran una larga vida. Nuestra producción llega a los cinco continentes.

AGOSTO 2016

| LU | MA | MI | JU | VI | SÁ | DO |
|-----------|----|----|----|----|----|----|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |
| 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 |
| 15 | 16 | 17 | 18 | 19 | 20 | 21 |
| 22 | 23 | 24 | 25 | 26 | 27 | 28 |
| 29 | 30 | 31 | | | | |





Puente del ferrocarril sobre el río Guadalmedina.

Es un puente de hierro situado en la desembocadura del río Guadalmedina, construido a finales del siglo XIX en la "Fábrica de Construcción de Máquinas" de Tomás Trigueros de Málaga.

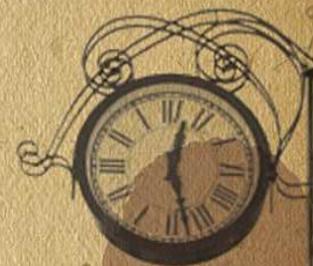
Comunica directamente la estación del ferrocarril con el puerto de Málaga. Las industrias más importantes de la zona oeste de la ciudad, también disponían de acceso a la vía férrea y utilizaban dicho puente para el transporte y recepción de mercancías.

Es del tipo denominado Linville de 74 metros de longitud, que utiliza vigas de cajón y los remaches como sistema constructivo. Desde sus orígenes dispone de doble vía, una de ellas actualmente fuera de servicio al utilizarse como soporte para tuberías de agua.

Durante estos últimos meses se han realizado tareas de acondicionamiento y refuerzo estructural del puente metálico lo que permitirá que el puente para ferrocarril, mantenga su operatividad.

SEPTIEMBRE 2016

| LU | MA | MI | JU | VI | SÁ | DO |
|----|----|----|----|----|----|----|
| | | | 1 | 2 | 3 | 4 |
| 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 |
| 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 |
| 19 | 20 | 21 | 22 | 23 | 24 | 25 |
| 26 | 27 | 28 | 29 | 30 | | |





Antigua Estación de la Compañía de Ferrocarriles Suburbanos de Málaga.

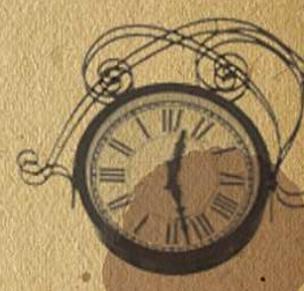
Situada delante del Puerto en plaza de la Marina / Avda. Manuel Agustín Heredia, se construyó en 1911 por los arquitectos Enrique Verdú y Leopoldo Werner. En 1995-96 se restauró por Juan Pablo Gómez de la Fuente. Se trata de un edificio ecléctico de inspiración neoclásica, como muestran las columnas dóricas sobre pedestales de la fachada principal semicircular.

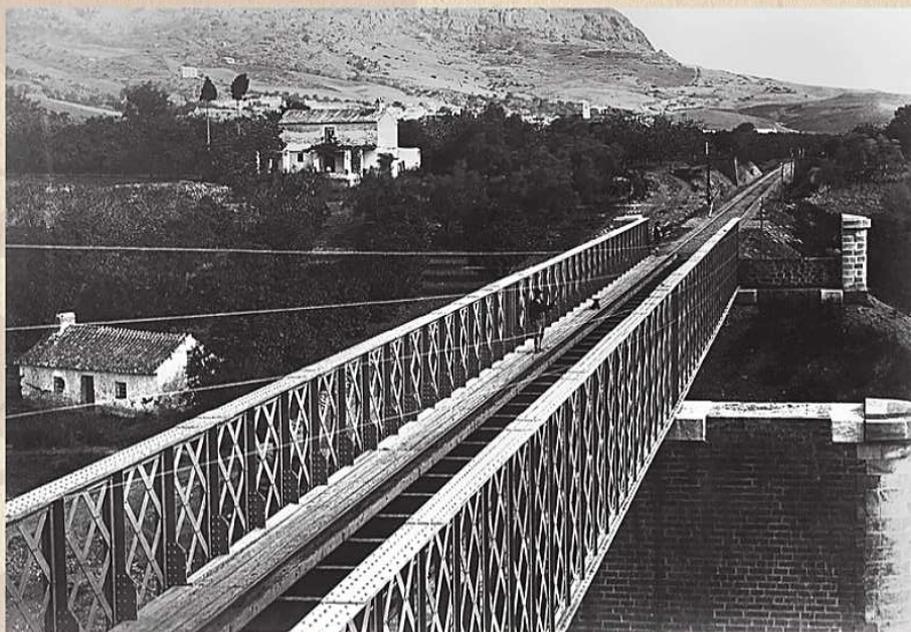
con Coín, Ventas de Zafarraya a través de Vélez-Málaga y Fuengirola. Todas las líneas que partían de aquí fueron clausuradas en la década de los sesenta del pasado siglo. Actualmente tras su restauración, es un edificio de oficinas y servicios de 800 metros cuadrados, que alberga la sede del Instituto de Estudios Portuarios.

Desde esta estación se daba cobertura a la red de los ferrocarriles suburbanos de Málaga que unía a la capital

OCTUBRE 2016

| LU | MA | MI | JU | VI | SÁ | DO |
|----|----|----|----|----|----|----|
| | | | | | 1 | 2 |
| 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 |
| 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 |
| 17 | 18 | 19 | 20 | 21 | 22 | 23 |
| 24 | 25 | 26 | 27 | 28 | 29 | 30 |
| 31 | | | | | | |





Puente de Pizarra.

La fotografía de José Spreafico nos muestra el puente edificado en 1863 por la Compañía del Ferrocarril de Córdoba a Málaga para franquear las aguas del río Guadalhorce. Al fondo aparece la villa de Pizarra en torno a su iglesia, a los pies de la pelada sierra de Gibralmora. En primer término se sitúan algunas fincas rurales de su alfoz.

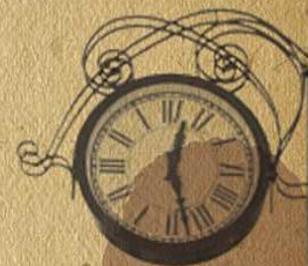
El puente, erigido según los postulados técnicos y artísticos de la llamada Arquitectura del Hierro del siglo XIX, tiene una

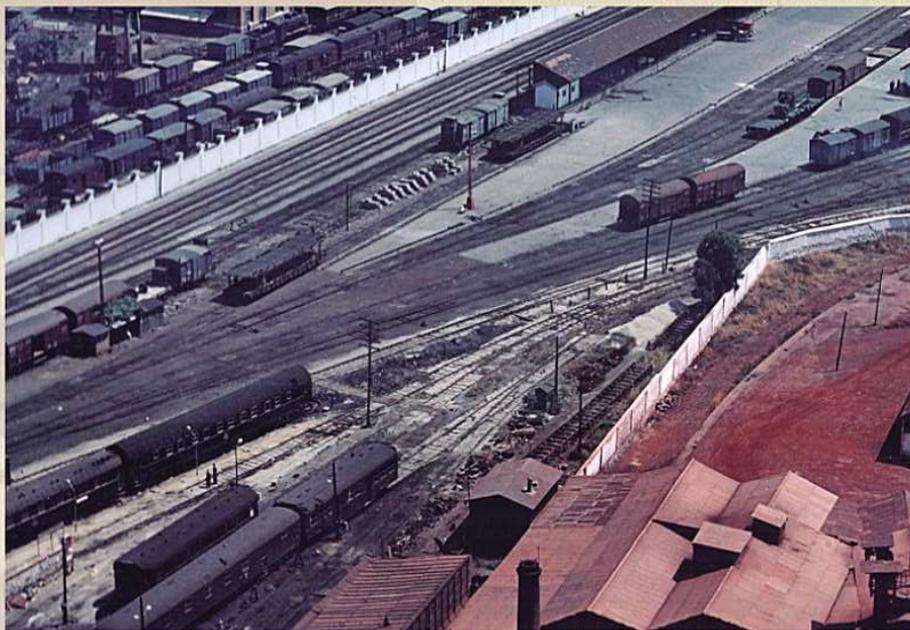
estructura plenamente metálica sobre la que pasa la vía del tren, y sus medidas son de 83 metros de luz y 10 metros de altura. Se sostiene sobre fuertes tajamares.

El puente ferroviario de Pizarra fue reemplazado por el actual, de tres ojos, por la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces durante la primera mitad del siglo XX.

NOVIEMBRE 2016

| LU | MA | MI | JU | VI | SÁ | DO |
|----|----|----|----|----|----|----|
| | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 |
| 14 | 15 | 16 | 17 | 18 | 19 | 20 |
| 21 | 22 | 23 | 24 | 25 | 26 | 27 |
| 28 | 29 | 30 | | | | |





Zona industrial anexa a la estación de Málaga.

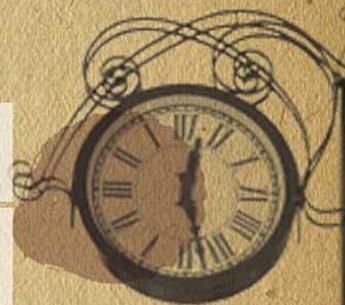
Hasta bien entrado el siglo XX la ciudad de Málaga mantenía vivo un tejido industrial bastante denso, tal y como aparece reflejado en la fotografía. Se trata de la barriada obrero-industrial de La Isla, en donde las industrias que aparecen (Olivarera Peninsular, S.A., Óxidos Rojos "Ntra. Sra. De La Victoria" de Málaga y fundición Cayetano Ramírez y Pedrosa) convivían con otras actividades (fabrica de hielo, fábrica de vidrio de Julián Serrano Ruiz o harinera "Briales Hijos").

Las naves, almacenes y mercancías de cada establecimiento, y el acceso directo de las vías ferroviarias a varios de ellos, hablan de unas industrias que producen principalmente para un mercado exterior, nacional e internacional, viva imagen de una ciudad pujante con un sector industrial diversificado e intenso.

Hoy día, toda esta parte de la ciudad se ha transformado profundamente convirtiéndose en una zona residencial y de servicios, acorde a la nueva Málaga del siglo XXI.

DICIEMBRE 2016

| LU | MA | MI | JU | VI | SÁ | DO |
|----|----|----|----|----|----|----|
| | | | 1 | 2 | 3 | 4 |
| 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 |
| 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 |
| 19 | 20 | 21 | 22 | 23 | 24 | 25 |
| 26 | 27 | 28 | 29 | 30 | 31 | |





Estación de Málaga.

Proyectada por el ingeniero Antonio Arriate Pomata en 1863, la estación de Málaga fue el edificio más sobresaliente de la línea ferroviaria de Córdoba a Málaga, inaugurada en 1865.

Estaba formada por dos pabellones laterales idénticos destinados a la organización del movimiento de pasajeros, y una cubierta central a dos aguas, elevada sobre los andenes. Esta última, de 80 metros de longitud y 31 metros de ancho, fue construida por la fundición francesa de F. de la Rochette, en Givors.

La fachada estaba organizada con un arco central flanqueado por otros dos de menor luz, soportados por columnas de fundición, con una verja en la parte inferior y una gran vidriera en la zona superior.

La construcción de la estación, como en tantos casos, dio origen a un animado barrio en el que se instalaron trabajadores del ferrocarril y empresas que buscaban la proximidad del nuevo medio de transporte para facilitar sus operaciones.